POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr 5. | WARSZAWA, MAJ 1937 | ROK IV



Przed VII Walnym Zjazdem

Dnia 7 i 8 maja r. b. odbędzie się w Poznaniu VII-my Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Kolonialnej. Moment ten stanowić będzie zamknięcie prac ubiegłego dwulecia i wytknięcie dróg dla nowego okresu prac.

Prace okresu ubiegłego prowadzone były przez nieżyjącego już dziś nieodżałowanej pamięci Gen. Orlicz - Dreszera. Jego nie stało — lecz wierni wskazaniom tego Wielkiego Pioniera polskiej myśli morskiej — będziemy nadal wiernymi wykonawcami Jego testamentu — programu.

Ostatni Walny Zjazd Delegatów miał miejsce w r. 1935 w Gdyni. Prace naszej organizacji w okresie ubiegłym rozwijały się pomyślnie. Liga Morska i Kolonialna w zakresie spraw obrony morskiej kontynuowała zbiórkę na Fundusz Obrony Morskiej, osiągając na 15 kwietnia 1937 ponad 5.220.000 zł, co łącznie z sumami zebranymi przez wojskowość na konto łodzi podwodnej imienia Marszałka Piłsudskiego stanowi ogólnie kwotę ok. 7 i pół miliona złotych. Jedna duża łódź podwodna jest budowana z ofiarności społeczeństwa i w roku przyszłym wejdzie w skład naszej floty wojennej. Co do spraw kolonialnych — Liga M. K. prowadzi próbną akcję osadniczą w Paranie w Brazylii, oraz skierowała pierwszych polskich plantatorów do Liberii w Zachodniej Afryce.

Rozwój marynarki handlowej i rybactwa morskiego leżał również naszej organizacji na sercu. Propagowaliśmy naszą banderę (t. j. naszą flotę handlową) w ruchu towarowym i pasażerskim z Polski i do Polski. Specjalną troską otoczone zostały zagadnienia gdańskie. W lipcu 1936 r. zapadło z inicjatywy L. M. L. 49.000 rezolucyj w sprawie Gdańska. Wygłoszono szereg odczytów. Wspierano polskie organizacje w Gdańsku moralnie i materialnie. Liga Morska i Kolonialna subwencjonowała poza tym Domy Marynarza w Gdyni i Gdańsku.

Sprawy Żeglugi Śródlądowej znajdowały się także wśród zainteresowań Ligi. Zorganizowany w 1935 roku zawodowy wieczorowy kurs dokształcający dla kandydatów na kierowników statków i barek rzecznych został na wiosnę 1937 r. przekształcony w Zawodową Szkołę Żeglugi Rzecznej w Warszawie. Przyjęto na 1-szy kurs nawigacyjny 30 młodych chłopców, pragnących zdobyć wiedzę zawodową w tym zakresie. Jest to pierwsza tego rodzaju szkoła w Polsce a L. M. K. wydatnie przyczyniła się do jej powstania.

Szczególną uwagę zwróciła L. M. K. na przyciągnięcie większej ilości młodzieży do swych szeregów. Zwiększony został dobitnie stan Kół Szkolnych, organizowano specjalne kursy, odczyty. LMK prowadziła letnie obozy nadmorskie i w innych ośrodkach dla młodzieży, wspierając poza tym w sporcie wodnym jej poczynania, udzielając subwencje na budowę przystani, taboru sportowego i t. p. Dla młodzieży studiującej sprawy morskie, technikę okrętową i zagadnienia kolonialne ustanowiony został szereg stypediów.

Wreszcie LMK prowadziła energiczną propagande spraw morskich, kolonialnych i wodnych w społeczeństwie zwiększając swe szeregi z 296.000 (w tym 140.000 zbiorowych) członków na 1. I. 1935 r. do 535.000 (w tym 197.000 zbiorowych) na 1. I. 1937 r.

Jakież są nasze wskazania na etap następny?

Przede wszystkim chcemy w dalszym ciągu rozpowszechniać ideologię LMK wśród szerokich mas robotniczych i włościańskich. Musimy więc podwoić liczbę naszych członków — a wtedy szereg spraw, dziś jeszcze nierozwiązanych, zostanie pomyślnie załatwiony. Zarysowuje się obecnie dążność do wysunięcia na czoło zagadnień wychowania morskiego społeczeństwa, a w szczególności młodzieży. Jakąż drogą? A więc przez Koła szkolne, modelarstwo, obozy żeglarskie i wypoczynkowe: na wybrzeżu, nad Naroczą a także w innych ośrodkach. Planowane są obozy wypoczynkowe dla sfer robotniczych.

Wypływające z ogólnego programu Ligi zagadnienia kolonialne — sprawy emigracyjne, plantacyjne i surowcowe, będą w dalszym ciągu energicznie kontynuowane i rozwijane.

Akcja społeczna — F. O. M. — budowa okrętów z ofiarności Narodu będzie prowadzona nadal. Będziemy zbierali teraz fundusze na małe, szybkie i zwinne motorowe jednostki torpedowe (ścigacze). Wciągnięcie całego społeczeństwa do akcji zbiórkowej na F. O. M. nie jest celem jedynie materialnym. Akcję zbiórkową traktować należy przede wszystkim, jako środek wychowawczy — wychowanie obywateli kraju w idei morskiej gotowości obronnej.

Sprawy marynarki handlowej, Gdańska, dalszego rozwoju portu w Gdyni, budowy kanałów śródlądowych i regulacji rzek — oto pozostałe wytyczne, którymi organizacja nasza kierować się będzie w swej twórczej pracy dla Polski.

Jak z tego wynika działalność LMK jest szeroko zakrojona. To też każdy uświadomiony obywatel powinien nietylko sympatyzować z celami Ligi Morskiej i Kolonialnej, lecz przede wszystkim brać w jej pracach bezpośredni udział, przyczyniając się do wspólnej budowy silnej Polski na morzu.

Obrona Państwa a F.O.M.

Szerząca się na całej kuli ziemskiej gorączka zbrojeń na lądzie i morzu, stwarza coraz wyraźniej takie warunki, że dziś już właściwie zaczyna się zacierać różnica pomiędzy żołnierzem, a więc człowiekiem, który ma za zadanie bronić granic swego kraju przed nieprzyjacielem, a obywatelem - cywilem, na którego spadał obowiązek żołnierza tylko w czasie wojny.

Dziś wszyscy, tak żołnierz jak i każdy inny obywatel kraju muszą jednakowo dbać o to, by kraj został do przyszłej wojny należycie przygotowany. Pierwszy robi to pośrednio, szykując siłę zbrojną i ucząc się walki, by w chwili właściwej przelać swą wiedzę na obywatela-rezerwistę, powołanego do spełnienia swego obowiązku i dać mu do ręki potrzebny sprzęt, drugi musi dbać o to, by szykująca się do obrony kraju siła zbrojna miała wszystko, czego wymaga współczesna wojna, by w chwili krytycznej nie zabrakło jej uzbrojenia, czy wyposażenia, czy sprzętu wojennego.

Wyraźnie mówię „dbać", lecz nie w sposób pozostawienia państwu całej organizacji siły zbrojnej z funduszów, jaki się dało w formie podatku. Państwo ma jeszcze wiele koniecznych wydatków, bez których nie może istnieć, toteż przy obecnym gorączkowym tempie zbrojeń nie może nadążyć za innymi narodami. Dbałość więc o należyte wyposażenie siły zbrojnej nie polega tylko na zapłaceniu podatków, lecz i na dodatkowych dobrowolnych świadczeniach, czy to w formie udzielenia bezinteresownej pracy, czy też dobrowolnych na ten cel składek.

Byliśmy już świadkami kilku takich objawów ofiarności obywatelskiej, które przyniosły naszej sile zbrojnej wykonane rękoma robotników karabiny maszynowe, karabiny ręczne itd.

Byliśmy również świadkami, jak ze składek obywatelskich ufundowano dla siły zbrojnej cały szereg sprzętu uzbrojenia ze 100 samochodami sanitarnymi na czele.

My w Lidze Morskiej i Kolonialnej mamy również swój fundusz, który ma dopomóc Rządowi dozbroić Polskę na morzu, bo ta dziedzina naszej siły zbrojnej, mimo dalekoidących wysiłków jest wciąż jeszcze w stanie początkowego swego rozwoju. A czemu? — bo jest kosztowna, a jednocześnie wymaga ciągłej dalszej rozbudowy.

Mimo to flotę wojenną mieć musimy taką, jakiej wymaga mocarstwowe stanowisko naszego kraju, jakiej wymaga jego obrona i zabezpieczenie naszej wolności morskiej.

Zrozumieliśmy tę konieczność, stworzyliśmy Fundusz Obrony Morskiej; mamy już pewien plon, w postaci 5.222.701.80 zł, które przeznaczyliśmy już na budowę łodzi podwodnej. Teraz obowiązkiem naszym jest dokończyć tę pracę. Jeżeli staniemy na tym cośmy zrobili — wkrótce stwierdzimy, że zrobiliśmy jeszcze bardzo mało. Tylko ciągłością i cierpliwością buduje się flotę wojenną. Robi tak Państwo, musimy więc robić i my — Jego obywatele.

Naczelny Wódz Marszałek Polski Śmigły - Rydz, obejmując 100 samochodów sanitarnych ofiarowanych dla wojska przez Czerwony Krzyż, w przemówieniu swym powiedział:

„Uroczystość dzisiejsza da się streścić w sposób krótki i lapidarny. Jest ona realizacją dwóch zasadniczych i ważnych elementów.

Pierwszy element to jest myśl o przyszłości. Bez myśli o przyszłości nie może rozwijać się żaden naród i żadne państwo.

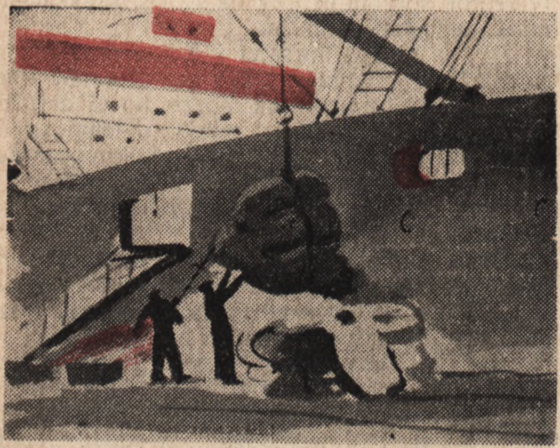
Drugi element to myśl o wojnie i obronie. Bez tej myśli jak długo istnieją państwa i narody obyć się nie mogą".

Słowa te dadzą się odnieść i do Funduszu Obrony Morskiej. Tworząc go myśleliśmy o przyszłości, o wojnie i obronie. Czy jednak wytrwamy, czy myśli te będziemy należycie dalej realizować — zależy od nas.

ŻET.

Do dnia 22 kwietnia 1937 r. zebrano na F.O.M w gotówce i papierach wartościow. zł. 5.222.701.80

Ludzie z portu



Gdynia liczy już przeszło 100.000 mieszkańców, a gdy za lat kilka liczba to dojdzie nawet do 200.000 to już nikogo dziwić nie będzie, bo wszyscy przyzwyczajeni są do błyskawicznego wzrostu tego cudownego miasta nadmorskiego. Wieść o Gdyni, o morzu przedostaje się do najdalszych zakątków Polski. Toteż ciągną tutaj zewsząd tłumy łaknących pracy. „Aby do Gdyni" — myślą sobie — to takie wielkie nowe miasto — to o jakąś pracę łatwiej będzie, niż w głębi kraju".

A tymczasem tak nie jest, bo aczkolwiek praca portu gdyńskiego wymaga wiele rąk do pracy — to jednak pierwszeństwo mają ci, którzy do niej są przygotowani.

Zdawałoby się, że praca portu nie jest znów tak bardzo skomplikowana, a jednak w rzeczywistości jest inaczej, bo w przewozie towarów, idących z głębi lądu do dalekich krajów zamorskich bierze udział szereg przeróżnych czynników. Dlatego też transport morski, aby mógł spełniać swe zadanie musi być powierzony ludziom posiadającym odpowiednią wiedzę i doświadczenie.

A co to właściwie — jest transport morski? Kto bierze udział w tym przewozie morskim? Oto pytania, które przychodzą napewno na myśl każdemu, który patrzy w porcie na wchodzące i wychodzące statki, na dźwigi przeładowujące towar.

W transporcie morskim występuje: armator, makler okrętowy, spedytor portowy i właściciel towaru. Są to zasadnicze czynniki, które wzajemnie z sobą w pracy powiązane składają się na całość pracy przewozu morskiego. Co to jest armator? Armatorem najczęściej nazywany jest właściciel statku, chociaż określenie to nie jest ścisłe, bo armatorem właściwie jest ten, kto statek ma w swym posiadaniu i wyposaża go do użytkowania.

Maklerem okrętowym zaś nazywa się pośrednik między armatorem, czyli posiadającym statek a właścicielem towaru. Bo jak z jednej strony trudno jest bezpośrednio armatorowi szukać dla swego statku ładunku, tak z drugiej właścicielowi towaru szukać odpowiedniego statku. Dlatego też makler okrętowy występuje raz w imieniu armatora, jako jego przedstawiciel, lub w imieniu posiadającego do przewiezienia towar.

Właściwość ta sprawia, że w firmach maklerskich skupiają się najbardziej wyraziście różne charakterystyczne cechy morskiego transportu, zarysowują się interesy armatora i wysyłającego towar.

Biuro maklerskie ze względu na tę różnorodność pracy jaką ma spełniać posiada odpowiednią organizację i odpowiednie metody pracy.

Jest ono przede wszystkim w ustawicznym kontakcie z armatorami, z posiadającymi towar, z biurami ekspedycyjnymi itd. Posiada swych agentów we wszystkich większych miastach, portach obcych.

Ze względu na duży zasięg pracy, — na jej liczne rozgałęzienia dzieli się na pewne wydziały — jak: frachtowy, linii regularnych i odprawy statków.

Wydział frachtowy pośredniczy między armatorem a wysyłającym towar, w celu ułatwienia wynajęcia statku.

Pośredniczenie odbywa się najczęściej przez rozsyłanie okólników, zawierających oferowane pod ładunek statki, z podaniem przy tym ich właściwości oraz danych, odnoszących się do czasu i miejsca gotowości przyjęcia ładunku, z drugiej znów strony zgłoszone do transportu partie towarów z wymienieniem ilości i miejsca i okresu załadowania.

Może to wyda się dość dziwnym porównaniem, ale statki, krążące od portu do portu, można w stosunkach handlowych porównać do listów, przy czym adresatem w porcie jest zawsze makler.

Na maklera okrętowego spada przeto obowiązek załatwienia wszelkich formalności, związanych z przybyciem statku do portu. Formalności tych jest dość dużo, — dlatego też w biurze maklerskim jest specjalny wydział — odprawy statków, który zajmuje się odprawą celną statku i załatwianiem w imieniu statku wszystkich spraw z władzami miejscowymi.

Poza wydziałami frachtowymi i odprawy statków istnieje jeszcze w biurze maklerskim wydział linii regularnych. Istnienie tego odrębnego wydziału, który jest jakby połączeniem dwóch wymienionych uzasadnia potrzeba skupienia większej uwagi na przewozie towarów za pomocą linii regularnych.

Ładunki, przewożone przez regularne linie okrętowe są najczęściej drobnicą, to znaczy towarem różnorodnym i dlatego wymagają większej dokładności i znajomości różnych skupia-

jących się tutaj właściwości transportu, a poza tym wydział ten musi czuwać nad regularnym odchodzeniem statków.

Do czynników, składających się na całość pojęcia transportu morskiego zaliczyć należy obok armatora, maklera okrętowego i właściciela towaru — spedytora portowego.

Spedytor (ekspedytor) portowy ma znacznie szerszy zakres działania niż to najczęściej każdy sobie wyobraża, bo nie tylko zajmuje się dostarczaniem towaru z lądu do magazynów lub na statki, lecz występuje często w roli ładującego towar lub nawet wynajmującego statek w imieniu wysyłającego.

Tych kilka wiadomości rzecz prosta nie może dać pełnego obrazu pracy ani organizacji transportu morskiego, który oparty jest na znajomości i doświadczeniu w praktyce tych wszystkich ważnych lub mniej ważnych czynników, biorących w nim udział.

Bo obok pewnych faktów, wiązących się z transportem morskim, widocznych i łatwo dostrzegalnych jest szereg takich czynników, które w sposób bardzo zasadniczy wpływają na ożywienie lub osłabienie ruchu portowego.

Każdy turysta przyjeżdżający z głębi kraju do Gdyni patrzy z podziwem na rysujące mu się przed oczami dźwigi pracujące w porcie, na statki o nazwach pisanych w niezrozumiałym języku i banderach o nieznanych barwach, a nikt nie zwraca uwagi — na istnienie w Gdyni choćby wielkiej ilości banków.

Nie ma w tym nic dziwnego, boć przecież każde miasto, nawet miasteczko ma jakieś banki.

A tymczasem istnienie banków w mieście portowym ma kolosalny wpływ na ruchliwość handlową portu. W czasach obecnych życie gospodarcze świata jest w tak misterny sposób powiązane, że instytucje kredytowe jak banki mają wielką rolę w wymianie towarów między państwami. I kto wie czy mimo nowoczesnych urządzeń przeładunkowych, mimo licznych zalet naszego portu przybywać by mogła do nas taka ilość statków, gdyby nie było odpowiednio zorganizowanych instytucyj bankowych, bez których trudno wyobrazić sobie życie portu na większą skalę.

Do rzędu podobnie ważnych ogniw tego wielkiego mechanizmu portu, jakim jest praca i życie, zaliczyć należy również dostawę towarów na statki. Po angielsku nazywa się to shipchandlerka (czytaj szypczandlerka). Statek zatrzymując się w porcie dla wyładowania lub załadowania towaru potrzebuje również, aby mógł wogóle z portu odpłynąć — t. zw. bunkru, to znaczy paliwa dla swych maszyn. Będzie to albo węgiel — dla parowców, albo ropa — dla motorowców.

Ale statek to często prawie małe miasteczko, gdy chodzi o ilość ludzi, którzy na nim pracują, a których trzeba nakarmić. Dlatego też port musi mieć odpowiednie firmy mające w swym posiadaniu wszelkie towary, spożywcze, konsumcyjne, które dostarczane są na statki. W Gdyni jest już 5 takich firm, które obracają bardzo poważnymi kapitałami, chociaż można to sobie jeszcze śmiało powiedzieć, że firmy nie stoją jeszcze na takim poziomie jak w innych portach Europy. Sprawa ta niewątpliwie w przyszłości będzie rozwiązana pomyślnie, jak szereg innych w gdyńskim porcie.

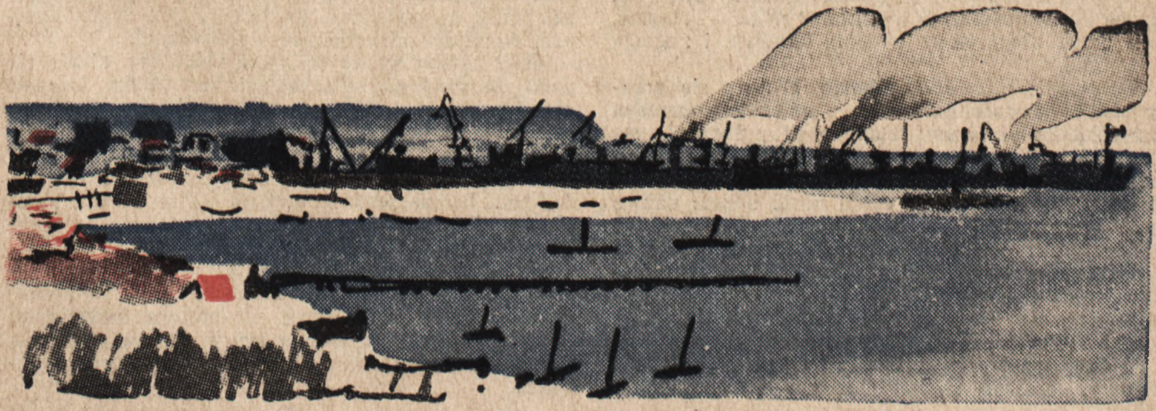
— W Gdyni to chyba łatwo o pracę, gdy tak dużo jest tych różnych instytucji stale rozrastających się — pomyśli nie jeden.

A tymczasem na prawdę tak nie jest. Gdynia potrzebuje dużo rąk, ale rąk wykwalifikowanych. Bo ruchliwość i żywotność poszczególnych instytucyj portowych zależy nie tylko od wykwalifikowanych dyrektorów i urzędników, lecz także i od robotników.

W tej chwili w porcie pracuje przy przeładunku na poszczególnych nabrzeżach dużo robotników. Dzięki temu, że nie mają oni należytego wyrobienia w pracy najbardziej prostej, bo jednego dnia pracują przy załadunku węgla innego już przy wyładunku bawełny, wydajność ich pracy jest przeszło 50% mniejsza niż robotników tego samego rodzaju w innych wielkich portach.

I sprawa ta jest w tej chwili jedną z dużych bolączek pracy portu gdyńskiego i niewątpliwie w najbliższym czasie znajdzie właściwe rozwiązanie.

Dlatego nie karta bezrobocia upoważnia do szukania pracy w Gdyni, lecz znajomość tego odmiennego terenu pracy jakim jest port.



Nasz najcenniejszy skarb — Pomorze

Dążenie Polski do pozyskania własnego wybrzeża morskiego datuje się w najwcześniejszej dobie naszego państwowego istnienia. Już Mieszko I toczy walki o posiadanie ujścia Odry, gdzie leżał nadmorski Wolin, sławny — wówczas — ze swych doskonałych urządzeń portowych. Bolesław Chrobry, chcąc zespolić Pomorze z resztą swego rozległego i potężnego państwa, zakłada biskupstwo w nadmorskim Kołobrzegu. Pomorze ówczesne jest rozległą krainą słowiańską, której ludność tak bliska jest przodkom naszym, Polanom, iż mowa nie różni się od nich niemal zupełnie. Na zachodzie sięga ona dolnej Odry, przekraczając nawet częściowo jej koryto; na wschodzie granicą jej jest dolna Wisła, — nieszczęściem jednak od ziem polskich odcina ją rzeka Noteć, której powolny nurt tworzył wówczas trudne do przebycia mokradła, za nimi zaś szerokim pasem ciągną się puszcze leśne, bezdrożne i odludne. Bogate, handlowe miasta leżą już na samym wybrzeżu.

Ów trudny dostęp sprawia, że gdy Pomorze odpadło od państwa pierwszych wielkich Piastów, już Krzywousty, ochrzciwszy je rękoma biskupa bamberskiego Ottona, nie może wcielić go całkowicie do Polski, poprzestając na hołdzie księcia szczecińskiego, władającego Pomorzem zachodnim i utworzeniu tam biskupstwa, które miałoby podlegać arcybiskupstwu gnieźnieńskiemu, ale które wkrótce podpadło władzy Magdeburga. Zespala się z Polską natomiast Pomorze wschodnie, gdańskie, objęte granicami biskupstwa kujawskiego; dostęp do Pomorza gdańskiego ma Polska niezagrodzony niczym, pomiędzy źródłami Noteci, a korytem Wisły i ten właśnie dostęp ma w danym wypadku znaczenie rozstrzygające.

Warunki topograficzne również sprawiają, że Pomorze zachodnie, gdy skłóceni pomiędzy sobą synowie Krzywoustego nie mogą mu dać posiłków zbrojnych, poddaje się cesarstwu niemieckiemu, poczem w ciągu stuleci wynaradawia się najzupełniej.

I Pomorze gdańskie jednak, jakie za czasów Polski dzielnicowej zachowało łączność z Polską, tracimy na rzecz zakonu krzyżackiego za czasów Władysława Łokietka, gdy zrastająca się dopiero z dzielnic monarchia nie jest w stanie bronić go przeciw obcej zaborczości. W tym czasie dokonywa się też tam właśnie, u ujścia Wisły, fakt niezmiernie ważny, jaki po tym wpływać będzie przez stulecia na ciąg naszych dziejów. Faktem tym jest przeobrażenie się Gdańska, z grodu początkowo polsko - pomorskiego, w niemieckie miasto handlowe, ciążące ku niemieckiemu związkowi miast — Hanzie, która przez długi okres władała handlem i żeglugą na Bałtyku.

Wprawdzie niemiecki Gdańsk, broniąc się przeciw uciskowi gospodarczemu niemieckiego zakonu krzyżackiego, pierwszy rzucił myśl połączenia się z liberalną, tolerancyjną Polską i rzetelnie dopomógł Kazimierzowi Jagiellończykowi do odzyskania polskiego Pomorza, jakie odtąd nosić będzie nazwę Prus Królewskich, — wprawdzie dbał późniei Gdańsk, przez stulecia, o gospodarczą łączność z państwem polskim, widząc w tym podstawy nietylko swego dobrobytu, ale swego wprost istnienia, — niemniej troszczył się Gdańsk przede wszystkim o utrzymanie swego charakteru narodowego.

W dobie rozbiorów zrozumiał Gdańsk swój błąd dziejowy, opierał się też nieraz rozpaczliwymi wprost wysiłkami, przeciw oderwaniu go od Polski i połączeniu z Prusami. Było już wszakże zapóźno. Jedną z przyczyn rozbiorów właśnie była słabość Polski na Bałtyku, ta słabość, do której częściowo przyczyniał się Gdańsk swą samodzielną wobec państwa polskiego polityką.

W wyniku wielkiej wojny europejskiej odzyskaliśmy znaczną część dawnych Prus Królewskich, której przywrócono pierwotną polską i jedynie słuszną nazwę Pomorza. Stało się to dzięki ludności pomorskiej, która w ciągu 146 lat — od r. 1772 do 1918 — nie dała się wynarodowić. Nie odzyskaliśmy natomiast Gdańska, bo ten, z uwagi właśnie na niemiecki charakter ludności, stał się — w myśl traktatu wersalskiego — wolnym miastem, objętym jedynie granicą celną państwa polskiego w tej myśli, że port gdański służyć będzie polskiemu handlowi zamorskiemu, jak służył mu przed rozbiorami. Szczupłe już i tak wybrzeże polskie zostało więc tym bardziej uszczuplone, a najprostsza i najtańsza linia komunikacyjna — Wisła — pomiędzy Polską a morzem została w ten sposób przecięta.

Wybudowaliśmy tam przede wszystkim własny port, Gdynię, zmuszając tym wolne miasto do lojalnej z nami współpracy gospodarczej, bo Gdańsk dzisiejszy, jeśli chce na pośrednictwie zarabiać, musi się z wolą naszą liczyć.

Dzięki Gdyni około 70% naszych obrotów handlowych zza granicą idzie morzem do miejsc przeznaczenia lub z miejsca zakupu przychodzi do nas. Cóż to znaczy? — Znaczy to, że żaden pośrednik, żadne państwo, po drodze leżące, nie kontroluje naszego handlu zagranicznego, a więc nie może nam wzbronić czy bodaj ograniczyć przewozu tego czy innego towaru. Daje nam to ponadto zupełną swobodę przewozów i drogą lądową również, poprzez terytoria sąsiedzkie, bo jakież ograniczenia narzucićby nam mógł sąsiad, któryby wiedział, że gdy nam swego zezwolenia odmówi, my zawsze będziemy mogli skorzystać z wiecznie otwartej przed nami drogi morskiej. — Jakże inaczej wyglądałaby nasza niepodległość, gdybyśmy nie mieli własnego dostępu do morza! Wówczas każdy z naszych sąsiadów lądowych mógłby nakładać najwyższe bodaj opłaty za przewóz przez jego terytorium właśnie najpotrzebniejszych nam towarów lub tych, które mamy na sprzedaż; mógłby również w najgorszym razie wzbronić w ogóle przewozu wszystkich tych materiałów, którychbyśmy potrzebowali do celów naszej obrony, a wówczas — kontrolowani przez naszych sąsiadów — łatwo moglibyśmy utracić niezależność gospodarczą, co byłoby już tylko wstępem do utraty niepodległości politycznej.

Jeśli uświadomimy to sobie należycie, stanie się nam rzeczą jasną, dlaczego i jak wielką wartość **przedstawia dla nas nasz najcenniejszy skarb — Pomorze. Wszystko inne, a więc szmaragdowość toni morskiej, piękno krajobrazu wybrzeża i całej wreszcie urodnej ziemi pomorskiej będzie już dodatkiem, będzie jedynie oprawą klejnotu, jaki przechował dla nas — poprzez czasy niewoli — wierny polskości lud pomorski.**

Świadomość tego zaś powinna zespalać tym bardziej nas wszystkich, cały naród, z ową ziemią nadmorską, która podwakroć, po półtora stulecia za każdym razem, znajdowała się w obcym władaniu, a przecież powracała do nas zawsze, wierna i miłująca.

St. P.

Jak wygląda gospodarstwo rolne w Paranie

Niejednokrotnie pisaliśmy w „Polsce na Morzu“ o kolonizacji Ligi w Morskiej Woli i o życiu polskich osadników w Paranie, życiu odmiennym od naszego, częstokroć łatwiejszym pod niejednym względem a nieraz szczególnie w początkach trudniejszym od bytowania w Polsce. W każdym razie nie ma tam tego duszenia się na paru morgach, które istnieje prawie we wszystkich krajach Europy a samo życie rolnika tamtejszego cechuje inny rozmach i inne możliwości, niż w Polsce. Wszystko tam zależy od człowieka, od jego woli, wytrwałości i umiejętnej pracy.

Niedawno otrzymałem z Parany od p. Jerzego Gołogórskiego szereg bardzo interesujących informacyj o nowoczesnej gospodarce rolnej na północy Parany. P. Gołogórski, rolnik z wykształcenia i zamiłowania, wyjechał blisko rok temu do Brazylii dla poznania na miejscu opłacalności rolnictwa i osiedlenia się na roli w razie pomyślnego wyniku swoich badań, które, ogólnie biorąc, wypadły wcale dobrze.

Dla przykładu przytoczę opis gospodarstwa niemca Nixdorfa, położonego w koloni Rolandia, a istniejącego zaledwie od 4 — 5 lat.

Gospodarstwo to na powierzchni 36 alkierów czyli około 90 hektarów (1 alkier równa się 2 i pół hektara), z których pod uprawą znajduje się 11 alkierów a reszta stanowi dotychczas dziewiczy las.

Uprawia się tam następujące rośliny:

Oleiste: Rycynus 2.70 alk., Len 0.53 alk., Soja 0.75 alk., **Zboża** — żyto 0.50 alk., Pszenica 0.57 alkiera. **Włókniste** — Ramie 0,03 alkiera. **Strączkowe** — Groch 0,075 alkiera, Soczewica 0,067. **Okopowe** Bataty i tajowe 0,20, Maniok 0,75 —. **Kultury trwałe:** Alfafa 0.21 alkiera., Trzcina cu- 1.00 alkiera, Tytoń 0.12 alkiera, Ryż 0.21 — **Pastwiska** 2.00 alk. — Razem 11 alkierów.

Inwentarz żywy w gospodarstwie Nixdorfa reprezentuje się pokaźnie: 3 konie, 1 źrebak w 2-gim roku, 6 krów mlecznych, 1 buhaj, 4 cielęta dwuletnie, 5 cieląt rocznych, 1 knur, 6 macior, 115 warchlaków, 80 kur, 70 kurcząt.

Konie są miejscowej rasy, małe i brzydkie, ale bardzo wytrzymałe. Nigdy ich się nie czyści a cały Boży rok spędzają pod gołym niebem bez dachu bądź przy robocie, bądź na pastwisku w dzień i noc niezależnie od pogody.

Bydło. Buhaj rasowy dwuletni stanowi własność kooperatywy niemieckiej.

Krowy w drugim pokoleniu po rasowych bykach. Wyprowadzono je z krów miejscowych słabych, źle zbudowanych i mało mlecznych, ale odpornych na wszelkie choroby. To skłoniło właściciela do wyhodowania z miejscowego materiału krów uszlachetnionych i wysoko mlecznych a jednocześnie odpornych na miejscowe choroby, i dzisiaj średnio przypada na krowę 2.300 litrów mleka rocznie. Główną podstawę pożywienia krów stanowi pastwisko. Otrzymują także trochę okopowych, batatów i mamioku, co jednakże większego znaczenia nie posiada. Miejscowe zaś krowy nieuszlachetnione dają zaledwie jeden litr mleka dziennie.

Nierogacizna stanowi bardzo dochodową gałęź gospodarstwa zwłaszcza, iż kukurydza i bataty dostarczają doskonałej i taniej paszy przy tuczeniu.

Rośliny oleiste zaczynają odgrywać coraz większą rolę w gospodarstwie osadnika, zapewniają one większy dochód od zbóż i jako artykuł cenniejszy łatwiej znoszą koszty transportu. Z roślin oleistych najbardziej rozpowszechniony jest rycynus, który dostarcza owoców w ciągu 4 — 5 lat, ale doświadczenie wykazało, że lepiej jest za każdym razem rycynus ściąć i zasiać go na nowo. Koszt tych prac jest niewielki, natomiast korzyści są duże, bo rycynus, sadzony rok rocznie, daje większe zbiory i nie wyrastając zbyt wysoko, nie utrudnia zbiorów.

Len uprawia się nie dla włókna, jak u nas, lecz głównie dla nasienia, z którego robi się olej.

W ostatnich czasach coraz większe zainteresowanie budzi tung, roślina wieloletnia, dająca orzechy, z których wydobywa się bardzo cenny olej, mający większe zastosowanie w przemyśle.

Z włóknistych roślin bardzo rentowną okazała się ramie (czyta się ramia), będąca kulturą dwudziestoletnią, nie wymagającą żadnej uprawy, o wysokiej cenie rynkowej, ponieważ włókno ramie jest bardzo cenione i używane do wysokich gatunków tkanin oraz specjalnych wyrobów. Na rynkach światowych jest znane pod nazwą Chinagras.

Strączkowe udają się dobrze. Bardziej popłatną od grochu jest soczewica, mająca zapewniony zbyt po cenach stałych i nie podlegająca szkodnikom.

Bataty będące rodzajem ziemniaków o słodkim smaku, są bardzo plenne, osiągają nieraz wielkość głowy człowieka, dochodząc do 5 i więcej kilo wagi, nadają się doskonale do karmu świń.

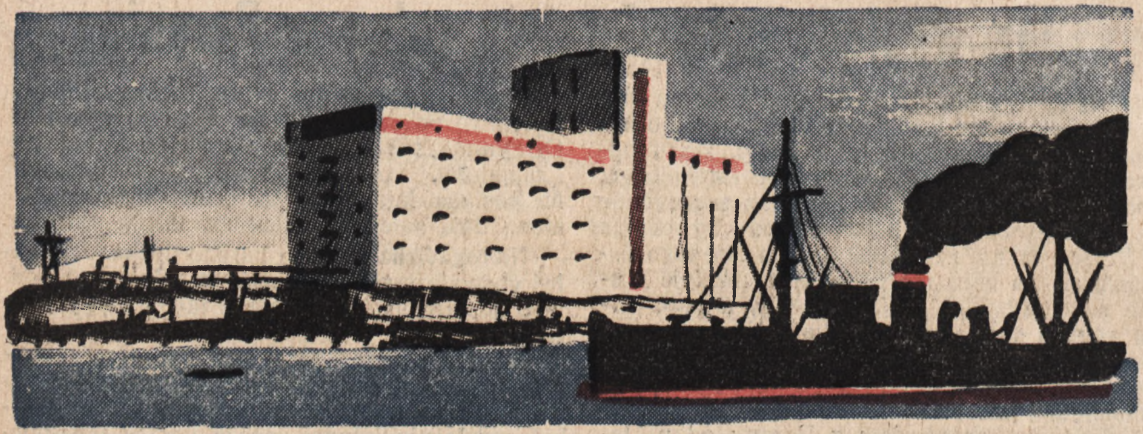
Tajowa, szerokolistna rodzina o wysokości do 1 metra, służy wyłącznie za paszę dla świń.

Mamok, roślina dwuletnia, również zbliżona do naszych ziemniaków, zawiera wielkie ilości krochmalu.

Alfatę (lucerna) można uprawiać tylko na gruntach całkowicie oczyszczonych, daje do 12 pokosów rocznie w ciągu lat dwudziestu.

Oczywiście rosną w Paranie i nasze zboża i jarzyny i owoce, ale obszerniej o uprawie tych zbóż, jak również roślin, wyliczonych powyżej napiszę w następnym numerze.

Michał Pankiewicz.



Gdynia a wieś polska

Powiadają, że zbudowanie Gdyni kosztowało nas bardzo drogo. I teraz nasuwa się pytanie, czy wydatek taki, obciążający całe społeczeństwo, — był potrzebny?

Czy warto było te pieniądze ciskać w piaski i torfy nadmorskie? Przecież gdy już 16 — 17 lat temu powstał projekt zbudowania Gdyni, cudzoziemcy kwaśno się uśmiechali. Radzili poprzestać na porcie w Gdańsku. Chociaż był to jak gdyby serwitut tylko, ale zawszeć Gdańsk już był portem. W odpowiedzi na te „życzliwe" rady jeden z naszych oficerów marynarki odpowiedział: „lepszy wróbel w garści, niż kanarek na dachu". To przysłowie prędko się sprawdziło.

Mianowicie gdy Polska pragnęła w Gdańsku uruchomić składy własne lub też zabezpieczyć żywotne interesy zamieszkałych tam Polaków, Gdańsk począł wyprawiać takie hece i figle, że trzeba było zamiary te znacznie ograniczyć. Zdawało się, że stary Gdańsk powinien spełniać rolę olbrzymich drzwi, przez które szła by wymiana towarowa Polski zza granicą.

Jest jednak przeciwnie. Gdańszczanie i owszem chcą pośredniczyć pomiędzy Polską i zagranicą, jednak w taki sposób, aby z tego pośrednictwa zarobił tylko Gdańsk. Trzeba było więc wyrąbać nowe, własne drzwi do morza, a nie zadawalać się jakimś serwitutem.

Czy to było konieczne? Otóż ten, co posiada choćby najmniejszy skrawek morza zaopatrzony w port, może bezpośrednio handlować z całym światem. Jest to szczególniej ważne dla Polski, posiadającej przeważnie granice lądowe i to z krajami niezbyt... uczynnymi. Np. Niemcy jakieś 12 lat temu zakorkowały naszą granicę, nie przepuszczając nietylko naszych zwierząt żywych, lecz i mięsa tak do Niemiec jak i adresowanych do innych krajów. Dlaczego? Ot, niby dlatego, że u nas inwentarz „okropnie" choruje.

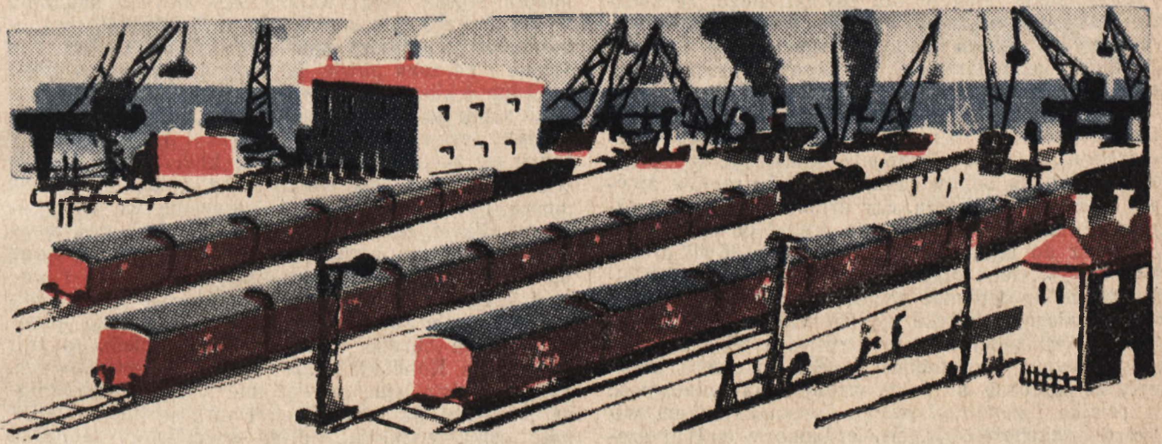
„Podobne „pasztety" wyczyniali nam i inni sąsiedzi, raz dlatego by nam zaszkodzić, innym razem by za pozwolenie przewozu naszych towarów przez ich ziemie Polska słono zapłaciła.

Odwrotnie wywóz, czy też przywóz towarów przez własny port morski nie jest niczem ograniczany, może być dokonany w każdej porze i do każdego kraju, choćby na „końcu świata".

To jeszcze nie wszystko. Handel morski jest znacznie potężniejszy od obrotów handlowych śródlądowych. Wpływa na to tani przewóz drogą morską. Przecież przewóz towarów z Gdyni do Ameryki, a nawet Australii kosztuje mniej niż przewóz z Wilna, czy też Lwowa do tejże Gdyni.

Dawniej, nie posiadając własnego portu, korzystaliśmy z pośrednictwa niemieckiego. Np. wywoziliśmy do Niemiec olbrzymie ilości produktów rolnych. Produkty te były źle posortowane, licho oczyszczone, a nawet i nieraz podłej jakości, a dlatego, że nie wiadomo było dla kogo ten towar był przeznaczony: czy dla mniej wybrednych rynków środkowo - europejskich, czy też dla bogatych krajów zachodnio europejskich. Taki towar nie mógł być dobrze sprzedany. Na ogół płacono nam licho. Jednakże w Hamburgu, Szczecinie, czy też innym porcie niemieckim produkty rolne pochodzące z Polski były sortowane, czyszczone, pakowane; przechowywano je w składach bądź chłodniach i w odpowiedniej chwili sprzedawano za dobre pieniądze. I na pewno robotnik i kupiec niemiecki na powyższych pracach więcej zarabiał, niż rolnik polski na wyprodukowaniu tych towarów.

Poza tym często się zdarzało, że już po wysortowaniu naszego towaru, gatunki lepsze były sprzedawane na rynkach światowych, jako towar niemiecki, zaś gorsze gatunki i odpadki — jako towar pochodzenia polskiego. Wskutek powyższego za granicą utarło się przekona-



nie, że wszelki towar polski jest najgorszego gatunku. Czy to było masło, jaja, chmiel, zboże, czy też drzewo, skóry i t. d. — każdy towar z marką polską był najgorzej ceniony. W ten sposób porty zagraniczne (głównie niemieckie) nie tylko zbierały śmietankę z wywozu naszych artykułów rolnych, ale również psuli opinię naszej wytwórczości. Poza tym byliśmy zdani na łaskę i niełaskę kupców zagranicznych. Jeszcze 8 — 10 lat temu nie umieliśmy handlować na wielką skalę z zagranicą. Nawet żyta nie umieliśmy sprzedać bezpośrednio np. do Holandii. Nawet nasze większe firmy były tylko pośrednikami firm niemieckich i pracowały na ich rachunek i ich ryzyko. W ten sposób wszystkie dochody (śmietanka), wynikające z tych obrotów pozostawały w rękach kupców zagranicznych.

Wraz z rozbudową portu w Gdyni wszystko się zmieniło. Posiadając własny port, składy, chłodnie, okręty powoli nauczyliśmy się handlować bezpośrednio zza granicą. W ten sposób i zyski wynikające z tego obrotu pozostają w kraju. Przeprowadzając sortowanie, czyszczenie i opakowanie płodów rolnych na miejscu, w kraju poprawiliśmy jakość naszego towaru. Już obecnie jęczmień, ziemniaki-sadzeniaki, nasiona, chmiel, włókno lniane polskiego pochodzenia mają dobrą „markę" (opinię) u odbiorców zagranicznych.

I teraz należy odpowiedzieć, czy pieniądze wsadzone w Gdynię dobrze się oprocentowują. Zostało stwierdzone, że korzyści wynikające z handlu zamorskiego dochodzą do 10 proc., a nawet 30 proc. wartości wywiezionych, bądź przywiezionych towarów. Lecz będziemy ostrożni i zatrzymamy się na 10 proc.

Otóż w ciągu 7 ostatnich lat przez Gdynię wywieźliśmy bądź przywieźliśmy towarów na sumę bezmała 3,7 miliarda zł. Licząc więc 10 proc. od powyższej kwoty otrzymamy 370 milionów zł, jako procenty od własnego kapitału, włożonego w ten „interes". Będzie to również zysk wynikający z naszych bezpośrednich stosunków handlowych z krajami zamorskimi.

Interes powyższy udał się aż nadto pomyślnie, a z portu w Gdyni skorzystał nie tylko przemysł i handel, lecz również i rolnictwo.

B. D.

Płyną polskie szynki w świat

Rynek zbytu zwierząt rzeźnych jest dla rolników w Polsce rzeczą bardzo ważną. Przerób mało opłacalnych ziemiopłodów na lepiej rentujące się produkty zwierzęce pozwolił przetrwać rolnictwu okres załamania ekonocznego i światowego spadku cen. Dziś gdy cena pasz i zbóż uległa poważnej zwyżce — należy zestawić w skróceniu wynik polityki rolniczej hodowlanej, aby wykazać co ona dała rolnictwu, a jednocześnie przestrzec rolników przed zbyt gwałtownym zmienianiem gospodarstw hodowlanych i nastawienie swych warsztatów rolnych wyłącznie na produkowanie pasz i zbóż. Hodowla zwierząt rzeźnych, prowadzona mimo kryzysu, dała obok szeregu różnych korzyści, jedną bodaj najważniejszą: zdobyliśmy rynki zbytu dla bekonów w Anglii i dla szynek w Ameryce.

To wszystko rozważny rolnik weźmie pod uwagę i nie będzie spieszył się ze zbyt gwałtownym przestawianiem gospodarstwa hodowlanego na produkcyjno - roślinne — jakkolwiek trzeba to stwierdzić otwarcie sytuacja dość wyraźnie zaczyna przemawiać za uprawą zbóż.

W gospodarstwie rolnika obydwa rodzaje produkcji zbożowa i hodowlana są ze sobą ściśle związane. Gospodarstwo rolne jest swego rodzaju małą fa-

bryczką, gdzie obok obrotu zewnętrznego, ze światem otaczającym dokonywuje się jeszcze obrót wewnętrzny w samym gospodarstwie i tu cały szereg odpadków gospodarskich, jak plewy, gorsze ziarno „poślad", skiełkowane czy nadgniłe lub zmarznięte ziemniaki, ba nawet uprzykszone chwasty w formie zielska, produkty bezwartościowe na rynku zewnętrznym, dają się doskonale spieniężyć po przerobieniu ich na odpowiednią ilość kilogramów żywca - nierogacizny, bydła, czy drobiu. Rolnik za sztukę żywca zawsze ma możność dostać od razu grubszy grosz do ręki, lub też jak przy hodowli drobiu mieć drobne, lecz ciągle dopływające pieniądze — stanowiące dużą pomoc w gospodarstwie, gdzie niemal chronicznie narzeka się na brak kapitału obrotowego. Najliczniej w gospodarstwach włościańskich jest hodowana nierogacizna (świnie) i trzeba przyznać, że hodowla świń ze względu na opłacalność dla rolnika i zapotrzebowanie konsumcyjne ma widoki dalszego rozwoju. Stwierdzono w całym szeregu ośrodków w kraju, jak Białystok, Lublin, Warszawa, że ludność coraz więcej konsumuje mięsa wieprzowego; stoi to w związku zarówno ze zwiększaniem się, ogólnie ilości ludności, jak i tym, iż ludność chętniej zaczyna kupować mięso wieprzowe, kosztem mięsa wołowego.

Hodowla zwierząt rzeźnych dawała i będzie dawać poważne dochody rolnikom, byle tylko trzymali się jej ciągle i nie dawali się zwodzić złudzeniom, że dziś zboże lepiej płaci, to hodowlę można zaniedbać. Dobrą hodowlę zepsuć łatwo, ale do niej wrócić jest trudno, bo to w krótkim czasie z roku na rok zrobić się nie da, a wymaga kilku lat starannej, troskliwej i umiejętnej pracy. Ze zbożem zaś tak jest, że czasem idzie ono w cenie silnie do góry, bo jakieś państwo lub grupa kapitalistów uprawia nim spekulację, a potem silnie spada na dół i niszczy nadzieje rolnika, który zaniedbał hodowlę, rzucił się na uprawę głównie zboża, licząc, iż zrobi na tym bardzo dobry interes. Rząd w osobie ministra Rolnictwa i Reform Rolnych, zatroszczył się o to, żeby rolnicy wyhodowane przez siebie zwierzęta mogli korzystnie sprzedawać i nie byli wyzyskiwani przez różnych nieuczciwych pośredników. W tym celu rząd wydał kilka dekretów i rozporządzeń, mających regulować handel zwierzętami rzeźnymi. Rządowi chodziło o to, żeby rolnikowi zapewnić odpowiednią cenę za sprzedawane przez niego zwierzęta, oraz aby robotnik w mieście mógł po niewygórowanej cenie, odpowiedniej do swego zarobku kupić sobie kawałek mięsa, a ponadto jeszcze trzeba było tutaj ciągle pamiętać o naszym eksporcie mięsnym za granicę i konieczności utrzymania zdobytych z takim trudem rynków zagranicznych. Jednym z zasadniczych przepisów, obchodzących przede wszystkim rolników, to jest zabronienie kupna i sprzedaży zwierząt rzeźnych „na oko". Do tej pory to było tak najczęściej w handlu zwierzętami rzeźnymi przyjęte, że do rolnika, mającego na sprzedanie krowę, czy świnię przychodzi handlarz w domu lub na jarmarku — pytał go ile chce za sprzedawane bydlę, a po tym targował się z nim, bił go w dłoń na zgodę, aż rolnikowi ręka od uderzeń puchła i wreszcie dobijali targu. Rolnik sprzedawał handlarzowi całą sztukę nie wiedząc, ile ona waży i ile on mógłby za nią więcej dostać, gdyby ją sprzedał na wagę. I to był właśnie ów system sprzedaży i kupna „na oko", bo przy taksowaniu tego zwierzęcia, zarówno kupiec, jak i rolnik szacowali je gołym okiem, ile ono może ważyć i jaką jest jego wartość. Oczywiście, przy takim rodzaju handlu stroną wygrywającą był zawsze handlarz, bo on przez częste kupowanie, to ma tak oko wyrobione, że wystarczy mu spojrzeć na krowę, czy świnię i od razu powie ile waży i czasem się tylko na 2 lub 3 kilo omyli; a rolnik, sprzedający zaledwie kilka sztuk do roku, nie mógł w żaden sposób w znajomości towaru kupcowi darować i zwykle własny towar sprzedawał niejako, jak kota w worku, nie wiedząc, ile on jest wart. Teraz zwierzęta rzeźne muszą być sprzedawane i kupowane na wagę — sprawiedliwie, żeby żadna strona nie była pokrzywdzona. Rolnik z kupcem przy sprzedaży na wagę już nie targuje się o cenę za całą sztukę, lecz o cenę za 1 kilogram żywca, po tym sztukę się waży i rolnik otrzymuje za tyle kilogramów, ile sztuka zaważy. Drugim bardzo ważnym zarządzeniem, to jest stworzenie Komisyj Nadzorczych Targowiskowych. Takie Komisje będą czuwać nad handlem zwierzętami rzeźnymi na jarmarkach i targowiskach i ogłaszać ceny, wypisując je na specjalnych tablicach na targowiskach. Tak iż rolnik będzie mógł zawsze wiedzieć, jakie są ceny na targu czy jarmarku w jego okolicy i nie da się oszukać, co do ceny ani handlarzom, ani ich pomocnikom, różnym agentom, czy naganiaczom. Wydano jeszcze cały szereg pomniejszych rozporządzeń, jak n. p. o urządzeniu targowisk lub inne, które pośredni wpływ na handel zwierzętami rzeźnymi też mieć będą. Rolnik ma za tym dzięki wydatnej opiece rządowej zapewnione korzystne warunki, zarówno hodowli zwierząt rzeźnych, jak i ich sprzedaży. W ręku rolnika leży tedy umiejętność i chęć odpowiedniego wykorzystania tych wszystkich stworzonych przez rząd dla niego rozporządzeń i udogodnień.

Sprawa produkcji i handlu zwierzętami nie jest sprawą wyłącznie samego rolnika, powinna ona również interesować robotnika, który jest poważnym konsumentem mięsa ukazującego się na rynkach miejskich.

Rolnik i robotnik, zarówno jeden jak i drugi, pracują fizycznie — praca fizyczna wymaga ciągłej odbudowy układu mięśniowego, a składniki do tej odbudowy zawarte są w białku zwierzęcym, to jest mięsie. Dobre odżywianie się mięsem decyduje o zdolności, zręczności i sile do pracy oraz odporności na choroby zawodowe u pracujących fizycznie. Jest jeszcze w tym wszystkim więź inna, ukryta, gospodarcza. Zarabiający na hodowli rolnik będzie w stanie kupować wyroby przemysłowe, a zatem dawać możność do większych zarobków robotnikom, a ci ze swej strony więcej zarabiając, będą się mogli więcej odżywiać mięsem i zwiększać zakupy na rynku.

Zwiększoną hodowla pociągnie za sobą budowę nowych hal targowych, pozwoli na budowę nowych chłodni i wykorzystanie już istniejących, z których największą nie tylko w Polsce, ale i w całej Europie jest chłodnia w Gdyni. Zaroją się szlaki morskie polskimi statkami wiozącymi (polish ham) polską szynkę do Ameryki, gdzie w „drug storach" w jadłodajniach - aptekach będą się rozkoszować podniebienia amerykanów, i polski bekon oraz polskie kurczęta (polish chibens) do Anglii do Hul, Leed, Liverpool. Do kraju płynąć będą za to obfitą strugą zagraniczne pieniądze: waluty i dewizy. A z tymi pieniędzmi my tu w Polsce będziemy dalej rozbudowywać nasze okno na świat — Gdynię, będziemy budować Polskę C i elektryfikować wieś.

Skilof Najort.

Opowieść o flaszce z wodą morską

Co wam powiem, to wam powiem, ale najsamprzód chyba to, że w chałupie Jarząbków stała w izbie stara komoda. Chluba to była i zbożna troska gospodyni Agaty. Jakby w gaiku świętym wśród kwiatów azalij i jaśminów, znalazł tu swoje serdeczne miejsce obraz Matki Boskiej Bolesnej. Mroczny błysk lampki oliwnej oświecał twarz cierpiącej Rodzicielki i łączył się z jej łzami w pamiętnej z Pisma świętego chwili, gdy w Jej rękach na pogrzebnym całunie zwisało zdejmowane z krzyża umęczone ciało Chrystusa.

Kwiaty azaliowe i jaśminowe nigdy obok tego świętego widoku nie więdły, wykonane były bowiem z kolorowej bibułki. Nie dziw też, że zachować mogły zawsze świeże barwy nawet wtedy, gdy za oknem ziemia na polach leżała pod śniegiem.

Komoda matki Agaty cieszyła się w ogólności wielkim szacunkiem w całej rodzinie Jarząbków. Patronował jej u powały długi rząd innych świętych obrazów. Zresztą nie tylko dlatego. W gaiku matczynej boleści, — jak sama Agata nazywała ów kącik codziennych westchnień, — na komodzie, obok kilku glinianych pamiątek z odpustów, tuż w pobliżu obrazu Matki Boskiej Bolesnej widniała oprawiona w ramki, oparta o jeden z najpiękniejszych wazoników, wyżółkła, prawie przeźroczysta, jakby z złotej pajęczyny wysnuta, — fotografia. Przedstawiała chłopca w żołnierskim mundurze przy szabli. Twarz na zdjęciu okrągła, — z ust, z czoła, a już najwięcej z oczu pogodnych, przypominała kubek w kubek Agatę. Zato podbródek, wysunięty naprzód i nos błyszczący na czubku, a trochę przy tym kartoflowaty, był znowu najwierniejszym odbiciem jej męża, Franciszka. Prawdziwie, nic w tej urodzie pierworodnego syna nie mogli sobie oboje wzajém zarzucić. Chłopak otrzymał po równi tyle z wyglądu matki, co i z ojca. Tylko, że teraz w domu tyle go właśnie widzieli, co na tej fotografji.

Nie umarł, — Boże zachowaj! Inne złożyły się na tę jego nieobecność powody. Ledwie z wojny bolszewickiej wrócił, jeszcze munduru ułańskiego przy pracy nie schodził, jeszcze się nim dobrze rodzice nie nacieszyli, a już w świat wywędrował.

— Darujcie, — muszę! — wyznał matce.

— Tak cię wojna zmieniła, Józuś? — biadała Agata. — Czy ci to w domu źle?

— Nie, tylko, że ciasno! — powiedział. — Tchu mi jakosić brak, o, tu, — w płucach...

— Bój się Boga, a możeś ty chory?

Zamachnął na to szeroko ramieniem. Po szerokim polu, po okolu za chatą. Po sadzie, gdzie jesień słoneczna właśnie jabłkami pachniała.

— Nie da rady. Pójdę sobie! — rzekł i zwiesił głowę.

— Boś od pracy odwykł i jeno leniuchować byś chciał! — krzyknął mu na to ojciec prosto w oczy. — Już ja cię nieraz przyłapałem na tym, że zamiast za pługiem, za wronami patrzysz. Pan!... Widzicie go!

— Nie gadajcie! — odparł niechętnie. Możeby się też i na tym skończyło. Ale ojciec jął nad nim zrzędzić i wydziwiać.

— We łbie mu się przewróciło, że kapral! Kapral!...

Już tego tonu nie mógł darować ojcu.

— A co wam do mojego kapralstwa? — rzekł ostro któregoś dnia. — Nie podoba się wam?

— Rozkazować byś chciał!

— Jak rozkazować, to sobie, — nie wam.

— To znaczy, że ojca rozkazów nie myślałbyś słuchać?

Chłopak obruszył się.

— Nie ma nade mną nikogo! — huknął. — Zresztą, co! Daliście sobie beze mnie radę przez dwa lata, gdym był na wojnie. Czy nie starczy wam do pracy Wojtek, Krysta, Wicek i Jasiek? Nawet Bronka podrosła. Co wam po mnie?

— A ziemia skądeś wyrósł? A gospodarstwo? — wrzasnął ojciec.

Na to Józek wydął wargi pogardliwie i zaśmiał się w głos:

— Takie to całe gospodarstwo, co kot napłakał, a pies wyszczekał.

Ojcem aż zatarmosiło gwałtownie od wnętrza. Wziął to głupie ostatnie słowo, aż nazbyt do siebie. Dobre imię Jarząbków, od lat osiadłych w ludzkim szacunku na roli, stanęło mu nagle w pamięci. Nabrzmiały mu wszystkie żyły w rękach i zmarszczki koło nosa. Stanął czerwony, jak łuna. Porwał go gniew. Stary, raptus był, a młody, nie wiele lepszy.

— Pies?! — krzyknął Franciszek Jarząbek. — Ja ci pokażę psa!...

Tak wtedy przyszło do bójki. Matka Agata usilnie próbowała ich rozdzielić krzykiem i rękami. Daremnie. Tak mocni obaj byli, jak wzajem honorni i uparci. Jeszcze jej się przy tym oberwało.

I tak się stało, że nazajutrz ledwie świt, poszedł Józek z domu prościutko drogą polną w słońce wschodzące — w świat. Agata przeczuwała, że tak się stanie. Dlatego też wtedy ledwie ze snu się zbudziła, z pierwszą myślą o synu wybiegła przed chatę. Był dość już daleko na równinie, ale gdy poczęła go wzywać rozpaczliwie, — przystanął. Przypadła do niego zdyszana.

— Józuś, wróć się — prosiła. — Ojcu się nie dziw. Zawsze to ojciec. Posłuchaj chociaż mnie.

— Wrócę się do was, ale nie teraz! — odparł całując ją po rękach i twarzy. — Takiem to sobie postanowił. Nie brońcie mi.

— Toż opamiętaj się! Gdzie pójdziesz?

— Nad morze, a potym i dalej, — za nie.

— Jezusie!... Do Ameryki?

— Kolegów tam mam! — tłumaczył. — Z wojska. Nasłuchałem się od nich o łepszym życiu. Czy zawsze musi człek widzieć świat tylko koło siebie? Chwyciła mnie się wielka myśl — przed siebie. Kusi mnie, ciągnie i gna. Do Ameryki muszę. Albo to ja jeden co tam wywędrował? Bogaty wrócę, nie trapcie się...

II.

O, Matko Bolesna! Było to w 1920 roku. Ileż to od tej chwili lat ze łzami pociekło! Pod wyżółkłą fotografią na komodzie, w gaiku matczynych westchnień leżały teraz poukładane, znane na pamięć, poplamione od rąk przy wielokrotnym odczytywaniu listy od Józusia utrapieńca, od Józusia obieżyświata, od Józusia uparciucha krnąbrnego. Nic, że tymczasem z Józusia — Józef wielki wyrósł, chłop walny i człowiek dojrzały.

Cóż w tych listach donosił? Z pracą rozmaicie mu poszło w Ameryce, zawsze jednak nie tak łatwo, jak sobie to na drodze pożegnalnej w wschodzącym słońcu na gładkiej równinie polnej obiecywał. Z czasem, z umęczenia ludzkiego raczej tęsknił za domem. Bywało nieraz, że o drobiazgi zwyczajne, jak o niezwykłość ważną rozpytywał, — nawet o gniazdo bocianie na stodole, nawet o ten mały strumyk, czy tak samo płynie w sadzie. I widziało się w tych listach, że z całym wyczuciem gospodarskiej troski kładł się przy tym całą duszą w spracowane ręce ojca-żywiciela. Ani razu, ani słówkiem żalu nie wypomniał ich krzepy na własnym karku, ale zato wychwalał z ciekawością te ręce ojcowe czyli i jak przykładają się w zdrowiu do trudów przy pługu, albo w nowozbudowanej wozowni.

Tyle lat, jak wracał się do rodzinnej zagrody Józef Jarząbek z Ameryki, a widno ani sposób mimo chęci nie mógł, czy też pewno, oj pewno, że się ociągał. „Bogaty muszę powrócić" — pisał, — a tu jak? Paskudne czasy kryzysu i w Ameryce dały się ludziom we znaki. I przysyłka dolarów urwała się jakoś dobrych kilka lat temu. Ale nie o to. Niechby nawet. Nie o pieniądze matce Agacie chodziło, ale o całość sumienia i życia, ale o niezagubienie się syna w niewidnej, dalekiej przestrzeni.

Cóż winna była, że go tak ukochała z pierwszym owocem swej dalekiej miłości z lat owych, kiedy z radością patrzyły w swoją młodość dojrzewającą. Pozostał jej myślą jedynie uchwytną z tych czasów, kiedy inaczej słuchała świergotu ptaków i z wiarą rozpatrywała co rano szczęśliwe sny. Toż łączyła ich spełnienie od maleńkości z widokiem syna, któremu wszystkie marzenia oddała z krwią i pierwszym mlekiem matki. Doświadczył ją Pan Bóg ciężko za to wyróżnienie Józka w gromadzie późniejszych dzieci. To był największy cios dla niej i największa tajemnica serca, że ją tak bez względu na jej przywiązanie zostawił, porzucił i odszedł.

— Toż przestań-że się ciągiem wpatrywać w kąt na komodzie! — przyśmiewał się z niej nie raz stary Franciszek. Ale i jemu z tym humorem nie szło. Nieraz i nie dwa wykłócili się przy tym poważnie, kto był Józusiowemu światowaniu winien. Wprawdzie chłop zawsze nad słabą kobietą nibyto góruje, ale gdzie tam prawda! Jak podziemny ponik nurtował w starym Franciszku wyrzut ciężki, niczym niezagłuszony, że własnego syna prawdziwie wygnał z domu i że go na całe pożegnanie pięścią tylko pobłogosławił.

Ha, pewno, że tam miał do tego prawo, ale honorność Jarząbków w Józusiu skądinąd chwalił. Toż widno Józuś dobrze wiedział czego chciał. Nie trzeba mu było bronić! Toć czy nie dzielny z niego chłopak, skoro zawziął się świat zdobywać! I to jak! Rodowity z niego był z Jarząbków Jarząbek!

Kiedyś w takim rozmyślaniu przyszedł Franciszek do domu z gazetą. Rozwarł ją, jak płachtę, przed Agatą na stole, wygładził palcami starannie i jął powoli czytać słowo za słowem. W gazecie były rozmaitości o Gdyni. Ano, że Polska port wielki nad morzem zbudowała. Że w tym porcie mnóstwo statków. Że daleka przestrzeń świata nie znaczy już wiele, ledwie bowiem jakiś smok kominiasty kłąb dymu w Gdyni wypuści i odsadzi się od brzegu, już za kilkanaście dni witają go w Ameryce, w Nowym Jorku — ot co! A potym statek taki wraca, pełen ludzi, znowu do Gdyni.

— Oj, żeby tak i Józuś wrócił! — pomyślał stary Franciszek Jarząbek i podrapał się za uchem. Nie rzekł jednak nic. Pojrzał tylko na Agatę, a ona na niego. Oboje zrozumieli się bez słowa.

Od tej chwili stary gospodarz nie nalazł już spokoju. Łaził po polu zafrasowany. Robota mu nie szła. Aż dnia któregoś stanął pod spróchniałą gruszą w polu i grzmotnąwszy się w czoło kułakiem, rzekł głośno do siebie: — „Adyć, jakże Józuś ma wracać! A czyżem coś takiego zrobił, aby mu ulżyć tej pięści na karku, którą go dobrze, oj, dobrze, wyłoiłem? Zaciął się, i słusznie. Czeka pewno, żebym go przeprosił"...

Staremu zrobiło się markotno. Odtąd coraz częściej myślał o Gdyni: — „Już ta wszyscy się tu w okolicznych wioskach dobrze znamy!" — mruczał do siebie. — „Tak pewno jest i w Gdyni, a jak w Gdyni tak jest, że się ludzie znają, to i znajomi są tam pewno wszyscy innych ludzi w Ameryce!"

Właśnie w sam raz przyszedł ostatni list od Józka nie z Chicago, jak dawniej, a z Nowego Jorku. Stary twarz rozpogodził. Jakoś wymowniej się przy tym uśmiechnął do Agaty, gdy ta po przeczytaniu listu kładła go na komodzie.

III.

Przyszło, z nieba przyszło, z woli boskiej zastanowienie we wsi całej i w pomyślunku ludzkim wielgachna niezwykłość, gdy z całej gospodarskiej gromady we wsi Jarząbki, jeden jedyny Jarząbek Franciszek wybrał się w dalekie światy — do Gdyni. Chłop był sielny, stateczny, siwizną miał wysrebrzoną czuprynę i rozum niebylejaki. A jednak pojechał.

W lutym to było tego roku. Kilka dni przedtem wrócił dopiero co z jarmarku z miasteczka, nad podziw trzeźwy, a jednak bardzo podochocony.

— Spakuj mi jadła w zawiązkę, a nie żałuj! — rzekł do Agaty.

— Chłopie, a niby na co?

— Spakuj, powiadam.

— Czyś rozum stracił?

— Do Gdyni jadę! — rzekł.

Tyle się dowiedziała, że stary jechać postanowił z wycieczką, z miasteczka, z Kółka Rolniczego. Dnia 10 lutego wielką uroczystość obchodzono właśnie nad morzem. Rocznicę objęcia Pomorza i wybrzeża morskiego przez Polskę. Dlatego też do Gdyni mnogo luda pojechało za ulgowymi biletami, a z nimi Franciszek. Wiedziała, że poza tą podróżą kryło się coś więcej, ale serce tylko dłonią przycisnęła. Nie śmiała wiele rozpytywać. Nie chciała nawet pożałować tych zarobionych na jarmarku pieniędzy. Franciszek wiedział zawsze co robi.

O, Matko Bolesna! Spraw, żeby wrócił nie sam...

Tak minęło dni kilka. Dłużej się wtedy modliła stara Agata przed świętym gaikiem swoich westchnień.

Wieczór to był wreszcie, gdy przybył Franciszek z podróży, owiany wiatrem, wyższy jakiś i postawniejszy w krzyżu. Nikogo wtedy w izbie z rodziny Jarząbków nie brakło. Wszyscy synowie zebrali się z żonami i córki z mężami, a przy tym oczywiście gromada wnuków, kumów i sąsiadów. Razem obsiedli ławy, próg izby i krawędzie łóżek, gdy jął opowiadać. A rozgadał się, jak nigdy. Cuda widział, cudowności, — całe miasto nad morzem z betonu i żelaza.

Co tam kierat! Co tam żniwiarka, traktor, albo nawet młockarnia z elektrycznym zapędem! — „Żebyście widzieli"! — mówił. — „Dźwigi w porcie

gdyńskim, jak olbrzymie ptaki stalowe, podnoszą w pazurach całe wagony kopiate od węgla! I to prosto z szyn kolejowych na statki. A statki owe są tak wielkie, niby kościoły. I to dziw, że chociaż wszystkie są wykute z żelaza, nijak nie toną!"... Uśmieli się przy tym, że morze faluje się pianą, co tak z daleka wygląda, jakby trzoda białych owiec pasła się na zielonej łące. A już ogromna ciekawość napuchła wszystkim w oczach, gdy stary Jarząbek wyjął z kieszeni butelczynę małą i ludziom ją pokazał:

— Poźryjcie-no, tak wygląda woda z morza!

Chcieli ją wszyscy kosztować, ale Agata wiele smakować nie pozwoliła. — „Ano, zwyczajnie", — rzekła — przeźroczysta przecież jest, widzicie, jak każda woda ze studni, tylko, że trochę słona. A że się zagrzała, to dlatego, że ją mój Franciszek za gorliwie w kieszeni przyciskał".

Kiedy się ludzie wreszcie rozeszli, pojrzeli starzy po sobie. Tak, tak, nie było w Gdyni nic wiadomo ludziom tamtejszym o Józusiu Jarząbku. Próżno rozpytywał się o syna stary Franciszek. Byli nawet tacy, co to brali za śmiech, albo dokumentną głupotę. — Nowy Jork, to wielkie miasto! — mówili. — Olbrzymie! Aż sześć milionów ludzi w nim mieszka! Co tam w tym rojowisku znaczy jeden człowiek! Tyle samo co mucha.

Pojrzała Agata w butelkę, w której mieniła się woda morska i westchnąwszy rzekła:

— Tyle mi tylko z Józusia ostało!... Prawdziwie, tyle go ujrzała, co w tej cząstce oceanu. Tyle go z pamięci przywołać mogła, co w tym przeźroczystym, płynnym zbiorku wody. Dodała jej odtąd, oj dodała, gorzkich łez swoich stara matka Agata.

Flaszka z morską wodą stanęła od tej chwili obok innych świętości w gaiku westchnień na komodzie. Mijały dni i miesiące. Aż któregoś dnia stała się rzecz okrutna. Z majową wiosną tego roku zapobiegliwa matka Agata czyniła właśnie w izbie porządki. Tymczasem na burzę się zbierało i świat od chmur czarnych pociemniał. Pochylona nad komodą wzięła właśnie flaszkę z wodą morską do ręki. Dziwniej, przeźroczyściej spozierała ku niej za szkłem kochana twarz Józusia. — „Czyli cię aby przed śmiercią obaczę"? — rozmyślała głośno. — „O, Matko Bolesna, widać mi jesteś bez serca. Widać nigdy próśb moich nie słyszałaś!"... Ledwie te słowa wymówiła, gdy w pobliżu z błyskiem nagłym rozdarł ciszę piorun. Stara Agata wzdrygnęła się i z rąk jej wypadła nieszczęsna flaszka. Cienkie szkło prysło. Na podłodze rozlała się woda.

Agata zachwiała się na nogach. Ogarnęła ją w jednej chwili ciemność. Zawirowały jej w oczach cztery ściany izby. Porwały ją w pół w pędzie zawrotnym, zakręciły w miejscu i cisnęły bezwładną. Zemdlała. Na długie dni straciła przytomność. Chyba z tydzień, albo i z miesiąc. Lecz czas ten minął dla niej szybko, jak wicher. Nic nie wiedziała co się wokół niej dzieje. Nic nie czuła. — „Matko Boska Bolesna, przebacz"... szeptały tylko jej blade wargi, gorączką spieczone.

I co powiecie, ten cichy szept szedł widać światami do nieba. Tylko matki jego drogę znają.

IV.

Był to czerwiec różowo złoty od słońca. Spełniała się w ciepłym powietrzu radość wszelkiego stworzenia na ziemi.

— Matuś! Matulu! To ja! — wymówiły wtedy do Agaty usta pełne wzruszającej miłości. Był w tych słowach i świegot ptaków, i kolory tęczy, i żar przenikliwy, który unosił w górę opary mgły nad rozłogami pól. Agata z ociężałości dźwignęła myśli swoje na dźwięk tych słów. Z myślami razem podniosły się jej powieki i szeroko rozwarły się oczy. Miłość do niej przychodziła w nawiedzeniu, z dalekości lat, z głębiny czasu, z wyśnienia wspomnień i pogodą cudowną gładziła jej zmarszczki na twarzy i siwe kosmyki włosów na czole.

— Józuś, to ty chyba... — szepnęła.

Stał przed nią potężny olbrzym w mundurze granatowym o złotych guzikach. Nie poznała go. Na fotografii był inny. Taki wątły, niemal wiotki, jak ta przędza marzeń. Wysunęła ku niemu rękę i spotkała dłoń mocną a chropowatą; dopiero z wspólnego pulsu krwi poznała, że to on naprawdę — jej syn pierworodny. A kiedy zaraz potem nachylił się nad nią stary Franciszek, uśmiechnęła się już przytomnie, bez wszelkiej złudy. Ten sam miał Józuś nos kochany, kartoflowaty, co jej mąż, ten sam podbródek wysunięty, świadczący o honornej upartości. Jak z bajki uprzytomniła sobie całą rzeczywistość.

— Wróciłeś? — spytała.

— A jakżeby nie! — śmiał się ze wszystkich lśniąco białych zębów, jakby po nich grała weselna muzyka. — Marynarzem jestem na polskim statku!— mówił. — Na takim wielkim statku, co się zwie „Piłsudski". Gdyby nie Gdynia, świat byłby daleki, gdyby nie morze, nie byłbym szczęśliw i bogaty. Wróciłem się do was, matuś, przez polskie szlaki.

— Józuś! Dziecko moje!... wysłuchała mnie Matka Boska Bolesna! — odrzekła na to, tuląc jego twarz przy sercu. I w tem, z łóżka na którym spoczywała Agata, wzrok jej pobiegł w stronę komody. Nic tam się nie zmieniło w blasku lampki oliwnej wśród kolorowych kwiatów jaśminów i azalii. Nagle zdziwiła się. Mała flaszeczka z wodą morską, którą przywiózł z Gdyni Franciszek, spotężniała dziwnie w jej oczach. A toż przecież ją stłukła! Tymczasem z flaszczyny owej wyrosła teraz ogromna, litrowa butelka.

— Cóż to za cud! — wymówiła głośno. Na to Józef Jarząbek, marynarz z statku „Piłsudski", uśmiechnął się do matki serdecznie.

— Toć przyjechać i ja musiałem z wodą morską. Jakżeby inaczej być mogło. Mówił mi ojciec, żeś całego mnie, matulu, w tej dawnej stłuczonej flaszczynie z wodą morska widziała. Będziesz mnie teraz w tej nowej mojej buteleczce lepiej wspominała, bo i większa i pokaźniejsza. A zresztą będę ci ją matuś co urlop zmieniał.

— Jakto? Więc nie zostaniesz w domu? — spytała. — Znowu w świat pójdziesz? Na wielką wodę morza?

— A toć się nie trap już o to, matuś! — odrzekł, a grały te słowa jego jak organy kościelne. — Morze nie dzieli, a łączy, jak żadna inna moc ziemska. Toć i za jego sprawą przy boskiej pomocy przybyłem zdaleka do was, matulu. Przez to polskie morze. Nie trapcie się, że odejdę, — to wiedzieć musicie, że was w sercu i na widoku zawsze zachowam. Toć na drogach wielkiego morza zawsze będziecie ze mną. Jakżeby inaczej? Toż pomyślcie, że i ten wasz strumyk w sadzie spływa przecież z wszystkimi rzekami do wielkiego morza...

Janusz Stępowski.

Z ŻYCIA KÓŁ SZKOLNYCH

Nadszedł okres przygotowań do wycieczek nad morze, w których wezmą udział liczni członkowie Kół. W niektórych Kołach zbierano na ten cel fundusze przez całą jesień i zimę a teraz nareszcie urzeczywistni się wiele marzeń, przybędzie też wielu prawdziwych entuzjastów morza, chociaż przyznać trzeba, że czasem większym entuzjastą jest również ten, który je widział tylko na obrazku. Przypominamy też Kołom, że należy już myśleć o „Święcie Morza", bo czas szybko upływa i trzeba przygotować odpowiedni program. A teraz podajemy wiadomości o pracy Kół.

W święcie marynarki wojennej z okazji 17-tej rocznicy odzyskania dostępu do morza wzięła udział cała młodzież szkół tarnowskich i powiatu. Niższe klasy szkół powszechnych i średnich obchodziły uroczystość w swoich zakładach przez poranki z programem morskim, pogadanki nauczycieli, referaty uczniów, symboliczne składki na F. O. M. oraz dekorację budynków szkolnych. Dla młodzieży klas wyższych odbył się manifestacyjny poranek w sali „Domu Żołnierza" w Tarnowie z następującym programem: 1) hymn floty polskiej (ork. 16 p. p.), 2. referat p. t. „Najważniejsza placówka Polski" wygłosił Władysław Koścień ucz. kl. VIII Gimn. I, 3. hymn państwowy, 4. polonez koncertowy Więckowskiego (ork. 16 p. p.), 5. deklamacja utworu o morzu w wykonaniu I .Polakówny ucz. Szkoły Powsz. im. Konopnickiej, 6. pieśni w wykonaniu chóru Szkoły Powsz. im. Brodzińskiego. Wszystkie produkcje stały na wysokim poziomie artystycznym. Na F. O. M. zebrano i przekazano zł. 50.—

Koło przy Szkole Ćwiczeń Sem. Żeńsk. w Lesznie (woj. poznańskie) przesłało nam szczegółowe sprawozdanie z obchodu w dniu 11 lutego. Uroczystość rozpoczęła się rano przemówieniem opiekunki Koła p. M. Sudhoff do młodzieży z całej szkoły o znaczeniu historycznego faktu odzyskania wybrzeża. Tegoż dnia po południu w pięknie udekorowanej sali odbył się właściwy obchód przy udziale grona nauczycielskiego, miejscowego społeczeństwa, przewodniczącego Oddziału LMK. i licznie zgromadzonej młodzieży. Uroczystość zagaiła Krysia Musiałkówna, przewodnicząca Koła, która opowiedziała o pracach członków. Dalszy program przedstawiał się następująco: odczyt o znaczeniu morza, deklamacja wiersza p.t. „Przyrzeczenie", obrazek sceniczny „O czym się Leszek dowiedział". napisany przez opiekunkę a ilustrujący pracę w Kole, inscenizacja pieśni „Fantazje morskie", odczyt p. t. „Musimy mieć kolonie" i na zakończenie inscenizacja utworu J. Stępowskiego „Gdynia". Zgromadzeni nagrodzili młodych wykonawców licznymi oklaskami. Z dobrowolnych datków za wstęp Koło zebrało zł. 20.—, które przekazano na F. O. M.

Niezwykle ciekawy i barwny „Wieczór Morski" urządziło w dniu 17 lutego **Koło przy Szkole Powsz. Nr. 2, w Mławie,** który odbył się w miejskiej sali teatralnej. Program składał się z 3-ch części i obejmował następujące punkty: cz. I — hymn państwowy, „Rzeka" (S. Noskowski) — chór, „Święto Morza" — przemówienie, „Haleluja" (muz. Lewandowskiego) — chór, cz. II — „Wycieczka" — komedyjka, obrazki z nad morza, defilada bajek, „Góralczyki" — inscenizacja, marynarski taniec solowy, krakowiak — taniec; cz. III — „O pierwszym lutym srebrno obutym", taniec ludowy, „Będę marynarzem" — melodeklamacja, „Fantazja morska". Powodzenie i gruntowne przygotowanie tak obfitego programu Koło zawdzięcza swojej opiekunce p. Annie Żeimerowej, która poświęciła na ten cel wiele trudu i pracy. Zwracały także uwagę dekoracje sceny i sali. Młodzież występowała w ubrankach marynarskich, wznosząc po środku proporzec LMK. Z dochodu osiągniętego z przedstawienia Koło wpłaciło na F. O. M. zł. 20, spłaciło należność za proporzec i nabyło model statku „Polonia" za 38 zł. Przedstawienie zostało powtórzone 25 lutego dla młodzieży innych szkół, która z braku miejsca nie mogła go zobaczyć w pierwszym terminie. Dochód z powtórnego przedstawienia postanowiono przeznaczyć na kupno modelu statku dla innego Koła Szk. LMK. na terenie Mławy. Należy podkreślić, że działalność propagandowa tego Koła zyskała sobie wielkie uznanie w Zarządzie miejscowego Obwodu LMK.

Koło przy Państw. Gimn. Męsk. im. Jana Zamoyskiego w Zamościu zorganizowało uroczystą akademię w okresie „Dni Kolonialnych" przy współudziale wszystkich wychowanków gimnazjum. Na wstępie wygłosił przemówienie opiekun Koła, wyjaśniając cel i znaczenie propagandowe uroczystości, po czym odczytano rezolucję i odezwę do członków LMK. W dalszym ciągu wygłoszony został referat p. t. „Znaczenie kolonii dla Polski". Po referacie zorganizowano doraźną zbiórkę na Fundusz Akcji Kolonialnej, w wyniku której zebrano zł. 4.25, sumę tę Koło uzupełniło do zł. 10.— i przekazało na konto F. A. K.

Koła szkolne L.M.K. w Płocku ku czci Generała Gustawa Orlicz-Dreszera. Staraniem Sekcji dla spraw Młodzieży zorganizowany został w dn. 10.II. b.r. w Teatrze Miejskim poranek Morski dla młodzieży. Na scenie wśród zieleni umieszczono popiersie Gen. Orlicz-Dreszera na tle czarnych kotar. Uroczystość rozpoczęła orkiestra wojskowa miejscowego pułku kawalerii marszem z fanfarami. Wstęp do części pierwszej stanowił urywek z testamentu St. Żółkiewskiego, po tym młodzież wysłuchała przemówienia p.t. „Generał Orlicz-Dreszer" a młodzież". Wreszcie wypowiedziany został urywek p.t. „Pionier Polski Kolonialnej". Na zakończenie pierwszej części akademii orkiestra odegrała parę poważnych utworów.

Druga część poranku zostało poświęcona morzu. Wykonawcami poszczególnych utworów wieczoru byli uczniowie i uczennice gimnazjum im. R. Żółkiewskiej, Państwowej Szkoły Handlowej, Szkoły Zawodowej, Gimn. im. Wł. Jagiełły i gimn. im. Małachowskiego.

Pan Generał bryg. Bernard MOND z Krakowa przekazał na Fundusz Obrony Morza kwotę 500 zł., złożoną do Jego dyspozycji przez podległych mu oficerów".

Z kraju i ze świata

Ludność Polski. Według ostatnich danych Polska posiadała na dzień 1. I. 1937 roku 34.221 tysięcy ludności, czyli że w ciągu ostatnich pięciu lat przybyło ponad 2 miliony mieszkańców. Jest to wzrost bardzo poważny, który świadczy wymownie o prężności narodu polskiego i jest jednym z najpoważniejszych argumentów w naszych żądaniach kolonialnych — musimy przecież uzyskać pole pracy dla tych dorastających z każdym rokiem wielu tysięcy obywateli.

Helsinki — Lydda. Ostatnio została uruchomiona komunikacja lotnicza między Warszawą a Lyddą w Palestynie. Znaczenie tej komunikacji jest ogromne. Dość uprzytomnić sobie, że obecnie na odbycie podróży z Helsinek, które są połączone oddawna z Warszawską linią lotniczą, do Palestyny trzeba będzie zaledwie 34 godzin, podczas gdy dotychczas, nawet jadąc pociągiem pośpiesznym i statkami, na drogę tę trzeba było użyć około 10 dni. Warto również podkreślić, że linia Helsinki — Warszawa — Lydda, utrzymywana przez Polskie Linie Lotnicze „Lot", jest najdłuższą linią lotniczą w Europie i wynosi ponad 4.300 km.

Rekord „Normandie". Francuski parowiec „Normandie" zdobył ponownie „Błękitną Wstęgę Atlantyku", przepłynąwszy Ocean Atlantycki w rekordowym czasie 4 dni i 6 minut i 23 sekund. Przeciętnie zatem rozwija szybkość 30.99 węzłów.

Obroty porty gdyńskiego. Ogólne obroty portu gdyńskiego za miesiąc marzec 1937 wyniosły przeszło 749 i pół tysięca ton. W porównaniu z lutym r. b. obroty towarowe portu gdyńskiego znacznie wzrosły bo blisko o 38 tysięcy ton.

Ruch statków w porcie gdyńskim i gdańskim. W przeciągu miesiąca marca r. b. weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 893 statki o łącznej pojemności ponad 860 i pół tysiąca ton rej. netto; w tym samym czasie przez port gdański przeszło ogółem 784 statki o łącznej pojemności ponad 443 tysiące ton rej. netto.

Spadek połowów morskich. W marcu złowiono na całym wybrzeżu 554.370 kg. ryb o wartości przeszło 196 tysięcy złotych. Jest to znaczny spadek w porównaniu z marcem r. ub. kiedy złowiono blisko 4.833 tysiące kg. ryb. Przyczyną tego spadku jest to, że w marcu r. b. po spłynięciu kry znikły prawie całkowicie szproty, które, jak wiadomo, stanowią ilościowo nieraz 90 procent ogólnych połowów.

Śmierć Karola Szymanowskiego. W nocy 29 marca r. b. zmarł w sanatorium szwajcarskim w Lozannie Karol Szymanowski, przeżywszy 54 lata. Był to jeden z największych polskich kompozytorów, którego twórczość i zasługi dla muzyki polskiej śmiało można postawić obok Chopina.

Pojedynek van Zeelanda z Degrellem. Belgia była ostatnio widownią ciekawego pojedynku politycznego między premierem van Zeelandem, który opiera swe rządy na 3 starych partiach: katolickiej, socjalistycznej i liberalnej, a młodym politykiem Degrelle, który zamierzał iść w ślady niemieckiego ruchu narodowo - socjalistycznego. O wyniku tego pojedynku na najbliższą przyszłość zadecydowały wybory z dnia 11 kwietnia, które dały bezwzględne zwycięstwo premierowi van Zeelandowi, który uzyskał prawie 76 procent wszystkich głosów, podczas gdy Degrelle tylko 19 procent. Mimo to Degrelle nie rezygnuje z walki i ma nadzieję, że legalną drogą dojdzie do władzy.

Ochrona wybrzeża. Prace nad umacnianiem brzegów otwartego Bałtyku trwają bez przerwy. Dotychczas wykonano już przeszło 3 i pół km. tam faszynowych i faszynowo - kamiennych, zabezpieczających przede wszystkim najbardziej zagrożone odcinki: w Karwieńskich Błotach, Ostrowiu, Jastrzębiej Górze oraz pod Chałupami i w Jastarni na Helu. Koło Kuźnicy, leżącej w miejscu największego zwężenia półwyspu helskiego, zbudowana została od strony Zatoki Puckiej palisada, dzięki której przybędzie tu około 10 ha ziemi, co przyczyni się do wzmocnienia brzegu.

Odznaka pułkowa dla m/s „Batory". W dniu 2 kwietnia r. b. odbyła się uroczystość wręczenia odznaki pułkowej im. Króla Stefana Batorego dla m/s „Batory". Po uroczystym nabożeństwie, odprawionym w kaplicy statku, dowódca pułku odczytał przed frontem oficerów i załogi akt nadania m/s „Batory" odznaki pułkowej i wręczył ją dyrektorowi Towarzystwa „Linia Gdynia — Ameryka", który przekazał otrzymaną odznakę kapitanowi statku, Borkowskiemu.

Udział polskiej floty wojennej w uroczystościach koronacyjnych. W związku ze zbliżającymi się uroczystościami koronacyjnymi w Londynie czynione są wielkie przygotowania, które mają urzeczywistnić opracowany już dawno program uroczystości. M. i. przewidywana jest wspaniała międzynarodowa defilada okrętów wojennych. W defiladzie tej weźmie również udział młoda marynarka wojenna Polski, którą reprezentować będzie O. R. P. „Burza". Nie będzie to zresztą pierwszy występ reprezentacyjny tego okrętu, gdyż uczestniczył on już w kilku podróżach oficjalnych, jak n. p. do Filadelfii, Szwecji, Danii, Niemiec i Z.S.R.R.

Zamknięcie sesji zwyczajnej Sejmu i Senatu. Wobec ukończenia prac nad preliminarzem budżetowym Państwa w dniu 23 marca r. b. zarządzeniem Prezydenta R. P. została zamknięta sesja zwyczajna Sejmu i Senatu.

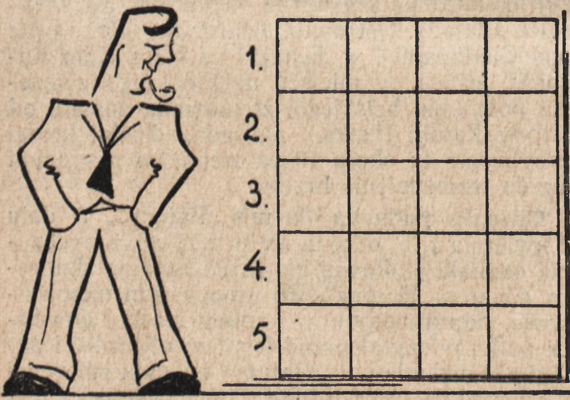
*

Walka ze zwyżką cen. W związku ze zwyżką cen, jaka zaznaczyła się ostatnio w odniesieniu do wielu artykułów pierwszej potrzeby, Rada Ministrów powzięła szereg uchwał i wydała odpowiednie zarządzenia, zmierzające do zahamowania fali nieusprawiedliwionej zwyżki cen, a w pierwszym rzędzie do przeciwdziałania wszelkiej niezdrowej spekulacji. Uchwały te są wynikiem rozważań, w czasie których stwierdzono, że zwyżka cen może powstrzymać trwający od szeregu miesięcy rozwój życia gospodarczego, którego przejawem był wzrost produkcji i spożycia. Poszczególne rozporządzenia regulują sprawę wywozu zbóż chlebowych, przywozu pasz, ceł na niektóre surowce, jak cynk i ołów. Jedno z tych rozporządzeń rozwiązuje także kartel cynkowy. Rząd powołał do życia specjalną komisję kontroli cen, której zadaniem będzie ustalenie sprawiedliwych cen na artykuły pierwszej potrzeby.

*

Nadwyżka budżetowa. Rok budżetowy 1936/37, zakończony dnia 31 marca, zamknięty został nadwyżką dochodów pomimo, że w wydatkach tego okresu budżetowego mają być również wzięte pod uwagę różne wydatki, które będą dokonane w ciągu kwietnia, maja i czerwca r. b., a mianowicie łącznie z wydatkami tego 3-miesięcznego t. zw. okresu ulgowego wydatki budżetowe za rok 1936/37 wyniosą ogółem 2.161.4 mil. złotych, ponieważ dochody budżetowe w tym okresie wyniosły 2.163.8 mil. złotych, przeto cały rok budżetowy 1936/37 zamyka się nadwyżką około 2 mil. złotych.

Rozrywki umysłowe



5. ELIMINATKA.

W poziome rzędy podanej figury należy wpisać 5 **czteroliterowych wyrazów** o znaczeniach:

1. Wiejskie ogrodzenie
2. Dopływ Wołgi
3. Zwierzęta domowe
4. Miara papieru
5. Cieśnina morska w Europie.

Po skreśleniu z tych wyrazów liter, wchodzących w skład **„klucza"**, którym jest **sześcioliterowa nazwa morza w Europie**, głoski pozostałe (czytane kolejno) dadzą rozwiązanie.

„John Ly" (Lwów).

Za rozwiązanie eliminatki redakcja „Polski na Morzu" przeznacza 5 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązania eliminatki upływa **28 maja b. r.** Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji z dopiskiem **„Rozrywki umysłowe"**.

*

ROZWIĄZANIA.

„Polska na Morzu" Nr. 3 — Marzec 1937.

3. LOGOGRYF.

Wyrazy logogryfu: 1. Apel. 2. Daga. 3. Eter. 4. Orda. 5. Diak. 6. Boks. 7. Etap. 8. Cyga. 9. Ozon. 10. Amen. Litery drugie tych wyrazów — czytane kolejno — dają:

„PATRIOTYZM".

Logogryf bezbłędnie rozwiązało 79 osób. W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

1. **Schlarpówna Kazimiera** — Lwów, Teatyńska 5.
2. **Piątkowski Zenon** — W-wa, Gocławek, Dubieńska 10 m. 5.
3. **Lewiński Jerzy** — Końskie, woj. Kieleckie, Bugaj 7.
4. **Czajkowski Bronisław**, p-ta Pakość, Piechcin Wapienniki.
5. **Zaborowski Czesław** — Chełmża, 3 Maja 3.

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE
Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10, telefony: red. 290-95, admin. 6-99-66.
WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna REDAKTOR: Henryk Sikorski
Druk Zakł. Graf. „Dom Prasy" S. A., Warszawa, Marszałkowska 3.